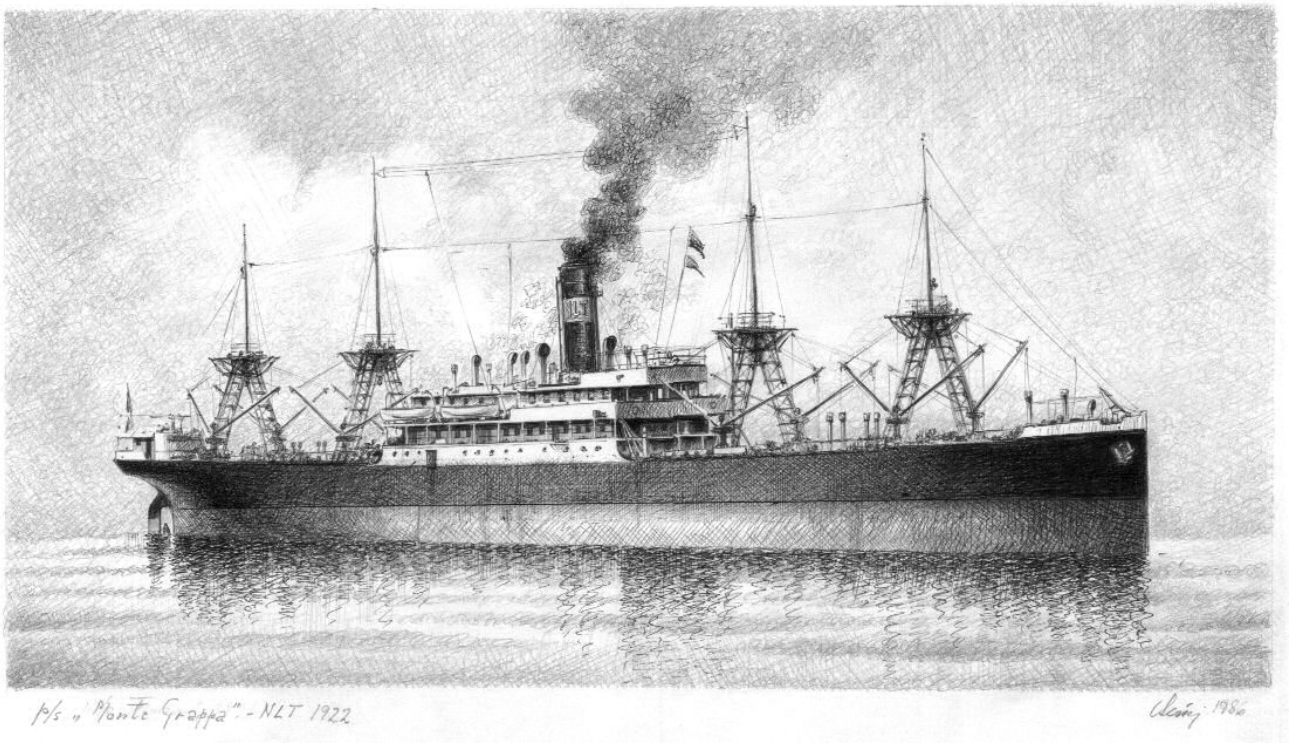
Aldo Cherini

LA PERDITA DEL PIROSCAFO "MONTE GRAPPA" 1922

Autoedizione
2008

Il piroscafo "Monte Grappa" era stato costruito nel 1920 nel Cantiere Navale San Marco per conto della Navigazione Libera Triestina. La società, com'è noto, occupava un posto di rilievo nell'armamento giuliano già prima della guerra e dopo la fine delle ostilità aveva impostato un notevolissimo programma di espansione dell'attività armatoriale con la costruzione di un gruppo di grandi piroscafi da carico, uno dei quali era appunto il "Monte Grappa". Il piroscafo seguiva i criteri più moderni e, secondo la specifica del cantiere, aveva una portata di 6.968 tonnellate di registro (altre fonti indicavano 10.235 tonnellate inglesi lorde). Era lungo 137,16 metri la macchina motrice era a vapore con caldaie a carbone e sviluppava una velocità massima di 13, 37 nodi, notevolissima per le navi da carico dell'epoca. Singolari i quattro tralicci bipodi al posto degli alberi che lo facevano riconoscere a prima vista. Una nave notabile, quindi, con numeroso equipaggio formato da 45 uomini tra ufficiali, sottufficiali ed uomini di bassa forza ma, come si vedrà efficiente ma di poca fortuna.



Il "Monte Grappa" era partito al comando del capitano Stefano Bartoli da Montreal (Canada) il mattino del 5 novembre 1922 con un carico di 9.200 tonnellate di grano per Venezia. Il 12 novembre, una domenica, navigava su rotta 57° E in pieno Nord Atlantico con mare che andava di ora in ora facendosi più grosso sotto la sferza di una burrasca che, nella notte del 13, si trasformava in un vero uragano. Il comandante Bartoli ordinava di rallentare e modificava la rotta per prendere il mare sul quartiere di dritta, che teneva meglio.

Nel corso della giornata il vento montava di violenza saltando dal III al IV quadrante e viceversa così da provocare il temuto fenomeno del mare incrociato che tra bruschi movimenti e di beccheggio irrompeva in coperta fino sul cassero centrale sommergendo le boccaporte. A nulla valevano i continui mutamenti di rotta tentati dal comandante al fine di alleviare la tormenta alla quale erano sottoposti gli uomini e le strutture della nave.

Verso le ore 23 della notte del giorno 13 il vento (ostro-libeccio) cadeva all'improvviso e si aprivano le cateratte del cielo che cancellavano la vista, sempre incrociato e impazzito. Alle ore 3 del giorno 14 sembrò che ogni regola di meteorologia fosse andato a carte quarantotto: cessava la pioggia ma for-

tissime raffiche di vento s'avventavano contro la nave da tutti quarti della bussola. Seguiva un groppo di scirocco di estrema violenza durato una mezz'ora e alfine un'ondata anomala paurosa si abbatteva sulla murata di sinistra facendo sbandare la nave. Frangeva sulla coperta delle imbarcazioni strappandone due dalle rizze e allagando gli alloggi del personale di macchina e di coperta; sfondava nel contempo una porta, demoliva una parete divisoria ed entrava nel il locale caldaie.

Il forte sbandamento provocava il cedimento degli "shifting boards", assi che avevano il compito di mantenere il carico in posizione, il grano scorreva di lato sicché la nave rimaneva ingavonata senza possibilità di raddrizzarsi, evento questo molto temuto che aveva già provocato la perdita di non poche navi.

L'equipaggio che da molte ore non aveva avuto un momento di tregua veniva impiegato in una frenetica e faticosa operazione di esaurimento dell'acqua imbarcata anche a mezzo di una catena di secchie passate a mano in ausilio delle pompe, che non riuscivano a smaltire la corrente in entrata. Nel frattempo, il vento era girato a libeccio e il comandante Bartoli portava la nave in fil di ruota onde favorire il raddrizzamento. Risultato vano ogni tentativo, il radiotelegrafista Antonio Copello riceveva l'ordine di lanciare l'S.O.S. Il segnale veniva captato alle ore 4,20 dal transatlantico "Pittsbourg" della Withe Star Line, che faceva il suo primo viaggio sulla linea Brema – Filadelfia e che in quel momento si trovava a 185 miglia a Sud. Il comandante Thomas Jones non esitava a cambiare rotta per correre in aiuto della nave pericolante alla velocità di 16 nodi, la massima consentita dallo stato del mare, dandone avviso al comandante Bartoli. Egli non disperava ancora di salvare la sua nave e impegnava l'equipaggio che, sebbene stremato, trovava nuove energie, in una lotta epica tra continue avversità. Si tentava la manovra di raddrizzamento mediante l'allagamento delle tanche di zavorra di destra e mediante contemporaneo vuotamento di due caldaie di sinistra. Alle ore 5 tutto l'equipaggio, compresi gli ufficiali, era impegnato nel corridoio della boccaporta n.ro 2 in un dannato lavoro di spostamento di sacchi e di grano sparso per cercare di riportare il carico in sesto. Ma dopo due ore di sfibbiante fatica non appariva conseguito alcun miglioramento, anzi, verso le ore 9 il mare s'era aperto una via nello scafo attraverso i carbonili. Si mettevano in atto tutti i mezzi per contrastare l'infiltrazione ma l'enorme pressione liquida sulle fiancate vanificava ogni sforzo. Nuove infiltrazioni si facevano largo in corrispondenza degli alloggi dei fuochisti e dei marinai allagando ben presto i carbonili. Da qui l'acqua passava nel locale caldaie sommergendo il pagliolato. I tubi di presa delle pompe si otturavano e sembrava che la nave dovesse rovesciarsi da un momento all'altro. Ma c'era chi lavorava in quell'inferno con l'acqua gelida fino alla vita cambiando i tubi delle pompe: lavoro dimostratosi inutile in presenza della crescente quantità d'acqua che montava.

A mezzogiorno la parte inferiore della balaustra di coperta era già sotto, vale a dire che la nave era tanto inclinata da avere l'acqua in coperta. Il comandante Bartoli non voleva ancora arrendersi, convocava il consiglio di bordo e veniva presa l'estrema decisione di gettare in mare una parte del carico. L'equipaggio veniva chiamato ancora una volta ad una immane fatica, in lotta col tempo e con gli elementi, e procedeva così fino alle ore 19 ma anche questa volta senza alcun risultato. Lo sbandamento era aumentato a 40° e la situazione non presentava vie d'uscita.

Convocato nuovamente il consiglio di bordo, il comandante Bartoli prendeva la decisione di di abbandonare la nave previo un ultimo disperato tentativo di alleggerimento fino al momento della comparsa del "Pittsbourg". I fanali del transatlantico erano n vista alle ore 19,30 e il "Monte Grappa" segnalava la sua posizione con il lancio di un razzo. Mezz'ora dopo gli Inglesi erano nelle immediate vicinanze e davano subito inizio all'opera di salvataggio dell'equipaggio italiano ormai senza forze. La prima imbarcazione, comandata dal IV ufficiale cap.J.Law, arrivava sotto bordo dopo un'ora di sforzi ed era necessario ricorrere alla classica manovra dell'olio per calmare i marosi. Alle ore 21,30 arrivava la seconda imbarcazione comandata dal I ufficiale cap. WW. Pearson. L'ultimo viaggio veniva effettuato dopo un'ora con a bordo il comandante Bartoli che aveva abbandonato la nave in affondamento per ultimo preceduto dal I ufficiale Debelich e dal capomacchinista Ugo Cante lasciando nelle cronache giuliane una luminosa pagina di virtù marinara.

Si concludeva così dopo due giorni di strenua lotta il destino di una bella nave, il cui equipaggio s'era reso meritevole di ogni encomio.

Il transatlantico inglese prestava ogni assistenza ai naufraghi e una festa di beneficienza organizzata tra i passeggeri fruttava una notevole somma che il comandante Bartoli, d'accordo con i suoi, destinava all'equipaggio inglese con una lettera di riconoscenza.

I nostri sbarcavano a Brema e proseguivano in ferrovia e arrivavano sani e salvi alla Stazione Meridionale ad ora tarda accolti tuttavia dai dirigenti della Navigazione Libera e da una folla di parenti ed amici ch'erano stati in pena fin dalla notte del 13 novembre allorché era arrivato, via Nuova York il primo laconico avviso del sinistro. Da notare che il 19 novembre, nel corso della stessa tempesta, era affondato anche lo scooner spagnolo "San José", in viaggio da Montreal a Gibilterra, il cui equipaggio era stato salvato dal piroscafo "Stella" della Navigazione Libera Triestina.

La notizia della perdita del "Monte Grappa" sollevava una grande impressione e risonanza specialmente a Trieste, toccata in pieno, anche per la straordinaria prova di abnegazione e di impegno professionale e fisico dell'equipaggio non solo formato da triestini ma anche da altri marittimi giuliani. In uno dei locali triestini da essi frequentato, esistente nei pressi della Stazione Marittima, compariva in una vetrina una stampa con la riproduzione di un elegante transatlantico dei tempi passati recante sul margine la testuale scritta a mano: "Ricordo naufragio p.s. SS "Pittsbourg", salvataggio del S.S. "Monte Grappa" – 14 novembre 1922".

È esistito anche un "ex voto", un bel quadro discostantesi dallo stile popolaresco che ha caratterizzato la categoria ma senza tradirne l'essenza, nella chiesa di San Basso di Capodistria, sede del Santuario del Cristo in Ponte, testimonianza dei membri dell'equipaggio Cristoforo Deponte, Pietro Depangher e Antonio Vattovaz, nonché del I ufficiale Pietro Debelich. Quadro visibile fino all'estate del 1952 e poi sparito misteriosamente, fatto oggetto di appropriazione illecita se non di furto.

A.C.

Si segnala l'esistenza di un altro "ex voto", esposto nel Santuario della Madonna di Montenero (Livorno), che porta la dedica per grazia ricevuta di un certo Sassano Giacomo. Ringraziamo per l'informazione e la foto del quadro il Signor Mario Siviglia